

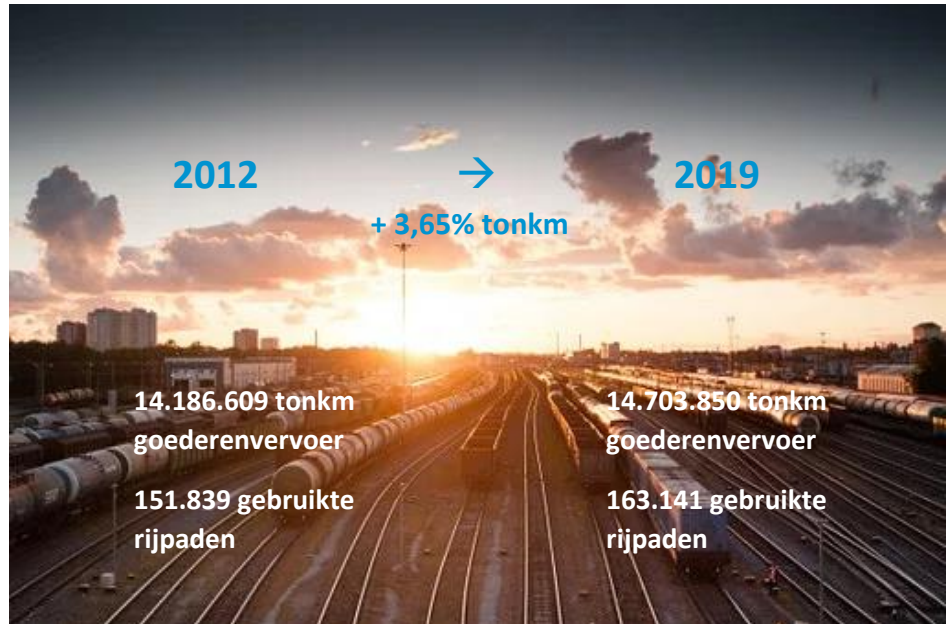
INHOUD SPOORMONITOR GOEDERENVERVOER

01 » SPOOR IN DE
TRANSPORTSECTOR

02 » COMPETITIE BINNEN
SPOORVERVOER

03 » OPERATIONELE WERKING
VAN HET SPOORVERVOER

04 » TARIFICATIE
INFRASTRUCTUURBEHEERDER

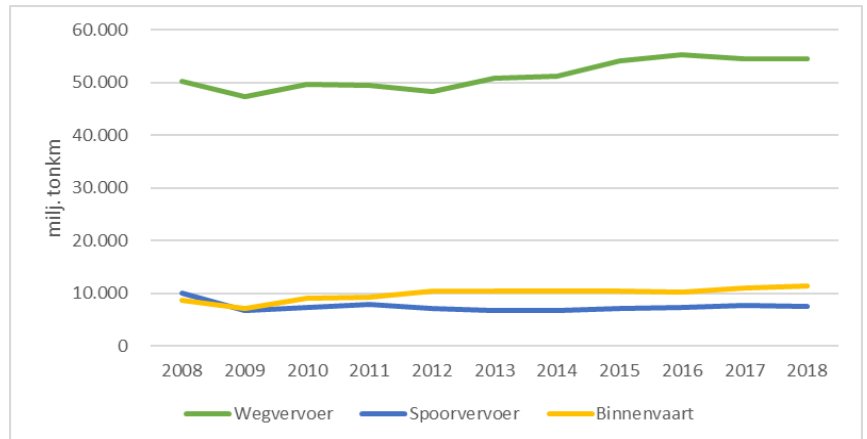


01 » SPOOR IN DE TRANSPORTSECTOR

Goederenvervoer per modaliteit

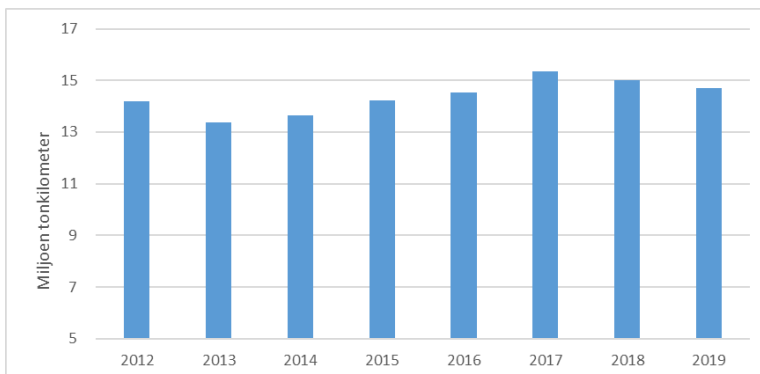
Het spoor heeft slechts een beperkt aandeel in het goederenvervoer.

Het modaal aandeel van het spoor is daarbij in 2019 met ca. 4,3 % gedaald ten opzichte van 2008, maar is de laatste jaren wel vrij stabiel gebleven rond 10%.



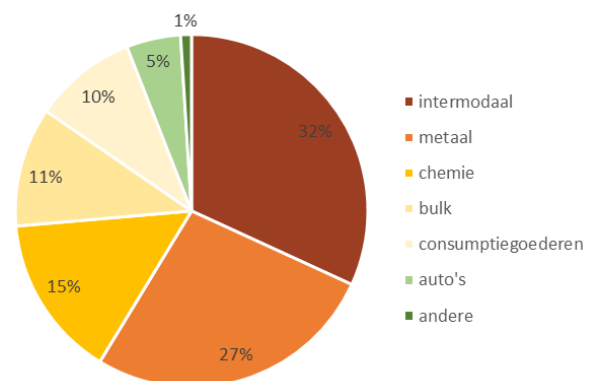
Evolutie spoor tonkilometer

Tussen 2012 en 2019 is het aantal vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, gestegen met 3,65%. Na de continue stijging tussen 2013 en 2017, kent het spoor de laatste twee jaren opnieuw een klein verval. In 2019 werden **14.703.850 tonkilometer** goederen vervoerd.



Vervoerde goederen

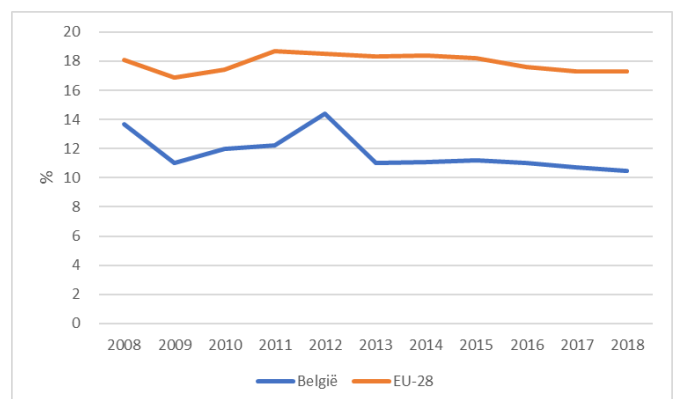
Spoor blijft met name interessant voor specifieke segmenten (vaak over langere afstanden). De belangrijkste types transport blijven **intermodaal vervoer, metaal en chemie die bijna ¾ van de vervoerde vracht uitmaken.**



Positie België in modal split

In vergelijking met het gemiddelde van de Europese Unie is het aandeel van spoor in de modal split in **België** (met ca. **10,2%**) vrij laag. In de **EU-28** wordt gemiddeld **17,3%** van de goederen vervoerd via het spoor (cijfer 2018).

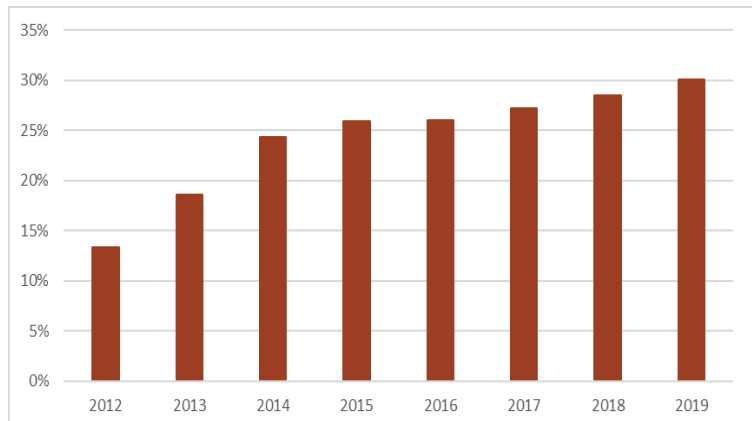
Het Europese aandeel varieert van ca. 1% in Ierland en ca. 2% in Griekenland tot ca. 44% in Estland en ca. 66,7% in Litouwen.



02 » COMPETITIE BINNEN SPOORVERVOER

Marktaandeel nieuwe toetreders

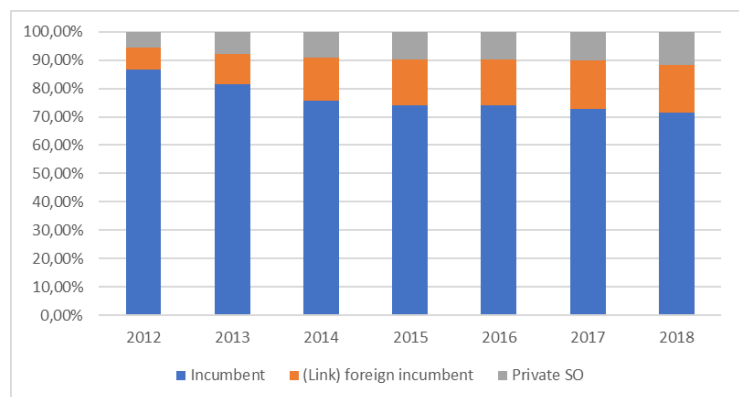
De nieuwe toetreders hebben in 2019 iets meer dan **30%** van de markt in handen (in tonkm). Het marktaandeel van de nieuwe toetreders is echter al enkele jaren gestaag aan het stijgen. Dit is mede dankzij hun eigen groei van +33% tov 5 jaar geleden.



Overzicht aandeelhouderschap

De “nieuwe toetreders” zijn niet allemaal onafhankelijke organisaties. Er bestaan verschillende linken naar buitenlandse historische operatoren.

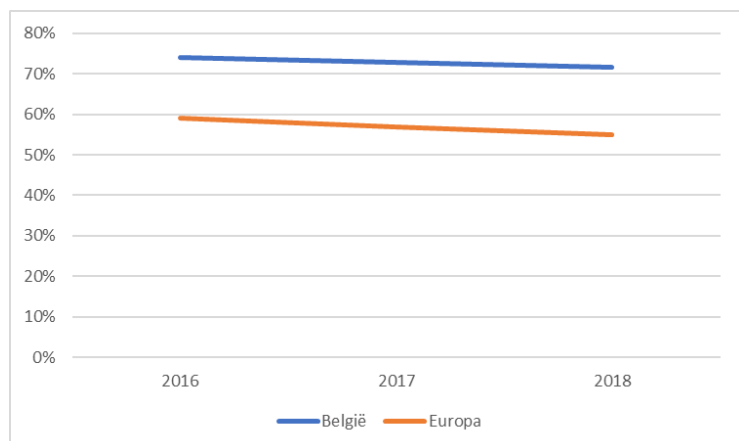
In 2018 was slechts **11,7%** van de markt in handen van **private ondernemingen**. Buitenlandse historische operatoren hadden ook nog eens 16,7% van de markt in handen.



Positie België in aandeel incumbent

In vergelijking met de rest van Europa, is het aandeel in België voor de historische operator nog relatief hoog. Gemiddeld heeft de historische operator in **Europa** een aandeel van **55%** (cijfer 2018).

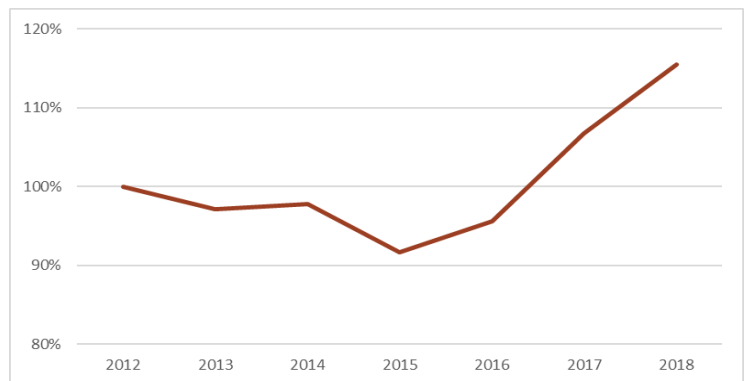
Het aandeel varieert daarbij wel van 0% in Denemarken, Portugal en Estland tot 100% in Litouwen en Luxemburg.



03 » OPERATIONELE WERKING VAN HET SPOORVERVOER

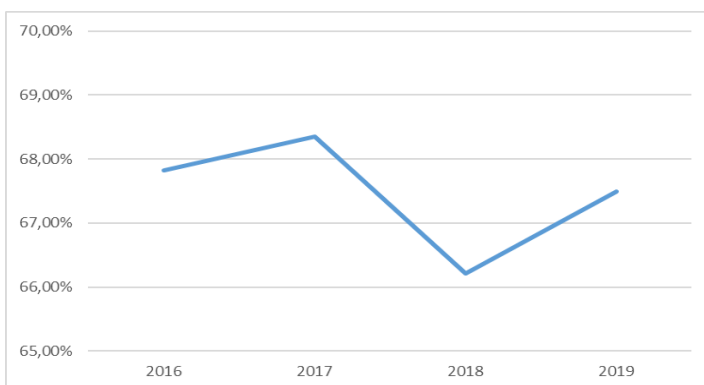
Evolutie beladingsgraad

Goederenoperatoren beogen een zo efficiënt mogelijke werking van de markt. Dit is onder andere te zien in de positieve evolutie van de beladingsgraad (in ton per treinkilometer), wat tot bijhorende lagere kosten leidt.



Evolutie stiptheidscijfers

Al enkele jaren rijden **minder dan 70%** van de goederentreinen "op tijd". Dat wil zeggen dat deze treinen met een vertraging van minder dan 30 minuten rijden.



Gemiddelde snelheid

Gemiddeld rijden goederentreinen rond met een effectieve snelheid van ca. **50 km/u**. Dit is zowel het geval voor de nationale lijnen als voor de Corridors door België.



Stiptheidscijfers corridors door België

Gemiddeld genomen rijden de goederentreinen op de corridors in België aan een gelijkaardige snelheid als de andere goederentreinen op Belgische rijpaden. Echter, de stiptheid van de goederencorridors in zijn geheel ligt – voornamelijk buiten België – vaak nog vrij laag (cf. onder 70%).

Corridor	Stiptheid oorsprong		Stiptheid bestemming	
	2017	2018	2017	2018
Corridor 1	68%	65%	56%	55%
Corridor 2	80%	78%	73%	70%
Corridor 8	60%	55%	50,5%	47,5%

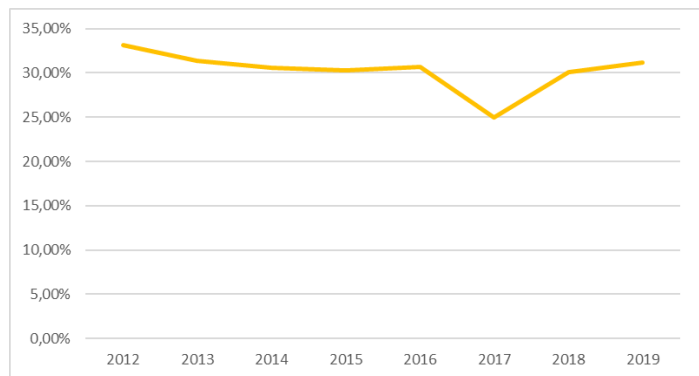
03 » OPERATIONELE WERKING VAN HET SPOORVERVOER

Aandeel niet-effectieve treinkilometers

Het aantal last-minute annuleringen van goederentreinen bedraagt **meer dan 30%** van de totaal aangevraagde treinkilometers.

Dit kostte de goederensector in 2019 ca. 3,5 miljoen euro aan heffingen (cf. YourMoves).

Het is echter nodig voor goederenoperatoren om alle rijpaden te blijven aanvragen, zodat ze zeker zijn van hun rijpaden (capaciteit).



Capaciteit – gevolgen werken

Officieel werden in 2019 geen rijpaden geweigerd omwille van capaciteitschaarste. Echter, onder meer omwille van capaciteitsproblemen, werden bepaalde aanvragen voor capaciteit in de dienstregeling bevroren en werden deze pas 10 weken voor de officiële rijdag door de infrastructuurbeheerder afgehandeld. Op verschillende lijnvakken, waaronder de Noord-Zuid verbinding, bestaat er tevens een zeer hoge bezettingsgraad tijdens de piek.

Deze hoge bezettingsgraad wordt ook beïnvloed door de uit te voeren werken. In principe wordt tijdens deze werken



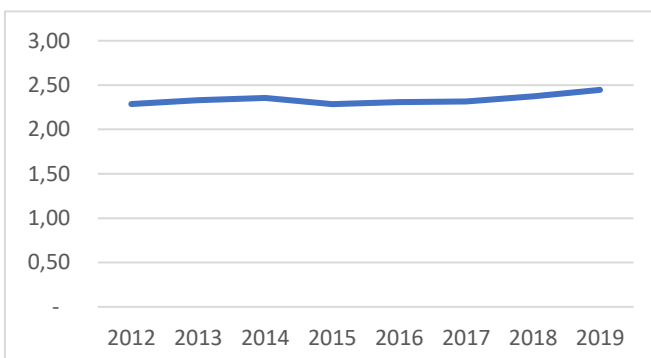
voldoende capaciteit – via alternatieve, omleidingsroutes – gegarandeerd. Echter, in 2019 waren er enkele specifieke gevallen waar er zowel op de hoofdroute als op de alternatieve route gewerkt werd. Onder meer in dit kader besliste de Dienst Regulering eind februari 2019 een controleopdracht te starten naar de door Infrabel uitgevoerde vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud. Deze controleopdracht is nog niet beëindigd, maar een van de knelpunten die reeds werden vastgesteld is dat er onvoldoende (nationaal) geconsolideerd werd. Vanaf de planning van de werken 2020 werd er wel specifieke aandacht besteed aan het openhouden van omleidingsreizen. Daarmee samenhangend legt het gedelegeerd besluit 2017/2075 ook al strengere regels op met betrekking tot consultatie en publicatie van werken.

04 » TARIFICATIE INFRASTRUCTUURBEHEERDER

Evolutie tarieven per treinkilometer

Goederenoperatoren betaalden gemiddeld **bijna 2,50€** per uitgevoerde treinkilometer voor het gebruik van het netwerk.

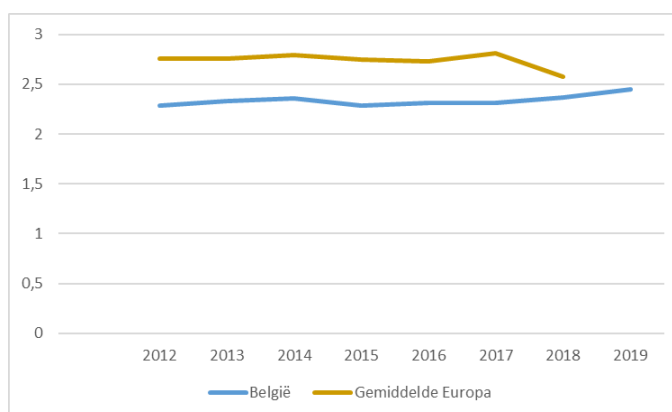
Vanaf dienstregeling 2021 wordt dit bedrag herzien op basis van een nieuwe tarifiering (cf. directe kosten).



Positie België hoogte gebruiksheffing

In vergelijking met de rest van Europa, betalen goederenoperatoren in België relatief weinig voor het gebruik van het netwerk. In Europa ligt het gemiddelde op **2,58 €** per treinkilometer.

In Nederland bedraagt deze heffing 3,50€, terwijl deze in Frankrijk 2,31€ en in Duitsland 2,23€ bedraagt.



Aandeel omzet infrastructuurbeheerder

Infrabel haalt **ca. 69%** van haar omzet uit de **infrastructuurvergoeding**; 10% komt nog uit exploitatiesubsidies, 11% uit energie en 11% uit andere omzet.

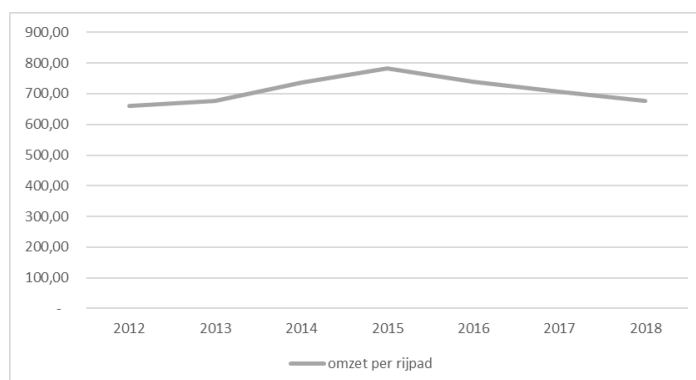
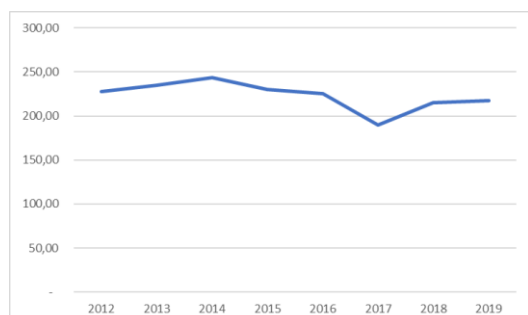
Ca. **35,5 m€** of **4,6%** van de **infrastructuurheffing** wordt **door goederenoperatoren** betaald.

Totale omzet per aantal rijpaden

Onderstaande grafiek laat zien hoeveel omzet Infrabel gemiddeld per rijpad behaalt. In 2018 lag dit net onder de **700 euro voor één rijpad** (gemiddeld).

Ter vergelijking: een goederenoperator betaalt gemiddeld 215 euro voor een rijpad.

Heffing per rijpad goederenvervoer

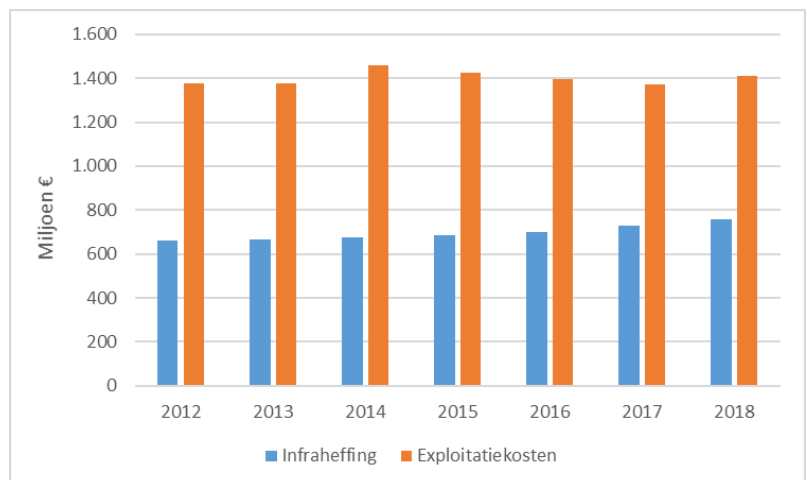


04 » TARIFICATIE INFRASTRUCTUURBEHEERDER

Exploitatiekosten vs. infraheffing

De **infrastructuurheffing** kon in 2018 **ca. 54% van de exploitatiekosten** (cf. bedrijfskosten excl. afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen) **dekken**. Goederenvervoer draagt hier voor minder dan 5% toe bij.

De exploitatiesubsidies dekten in 2018 ca. 8% van de exploitatiekosten, een verdere daling ten opzichte van vorige jaren.



Investerings Infrabel

Infrabel blijft jaarlijks investeren in het spoor, zowel ten goede van het passagiersvervoer als het goederenvervoer. De grootste post is daarbij al jaren **capaciteitsbehoud**.

